



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 28 maart 2012 (29.03)
(OR. en)**

8241/12

**Inte rinstitutioneel dossier:
2012/0065 (COD)**

**MAR 38
TRANS 106
SOC 242**

INGEKOMEN DOCUMENT

van: de heer Jordi AYET PUIGARNAU, directeur, namens de secretaris-
generaal van de Europese Commissie

ingekomen: 23 maart 2012

aan: de heer Uwe CORSEPIUS, secretaris-generaal van de Raad van de
Europese Unie

Nr. Comdoc.: COM(2012) 134 final

Betreft: Voorstel voor een RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT
EN DE RAAD betreffende de verantwoordelijkheden van de vlaggen-
staat met betrekking tot de handhaving van Richtlijn 2009/13/EG tot
tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders
van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van
Vervoerswerknemers (ETF) inzake het Verdrag betreffende maritieme
arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG

Hierbij gaat voor de delegaties Commissiedocument COM(2012) 134 final

Bijlage: COM(2012) 134 final



EUROPESE COMMISSIE

Brussel, 23.3.2012
COM(2012) 134 final

2012/0065 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat met betrekking tot de handhaving van Richtlijn 2009/13/EG tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG

(Voor de EER relevante tekst)

TOELICHTING

1. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

Het Verdrag betreffende Maritieme arbeid (MLC) van 2006 is op 23 februari 2006 in Genève nagenoeg met eenparigheid van stemmen door de IAO aangenomen. Het is van toepassing op de internationale scheepvaart en heeft betrekking op belangrijke kwesties, zoals de minimumvereisten voor zeevarenden om aan boord van een schip te werken (titel I van het MLC), de arbeidsvoorwaarden (titel II), huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering (titel III), de bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheid (titel IV), en de naleving en handhaving (titel V) om correcte werk- en leefomstandigheden aan boord van schepen te waarborgen. In het verdrag zijn ook procedures voor de tenuitvoerlegging van deze bepalingen vastgesteld. Het verdrag kan worden beschouwd als het eerste maritieme arbeidswetboek voor de meer dan 1,2 miljoen zeevarenden en alle reders en scheepvaartlanden in de wereld.

De EU-lidstaten en de Commissie hebben de totstandkoming van het IAO-verdrag van meet af aan ondersteund. De EU onderschrijft de doelstelling van het MLC om op wereldschaal gelijke concurrentievoorwaarden in de scheepvaart tot stand te brengen door de vaststelling van gemeenschappelijke minimumnormen voor alle vlaggen en zeevarenden. Bij Beschikking 2007/431/EG van 7 juni 2007 heeft de Raad de lidstaten gemachtigd, in het belang van de Europese Gemeenschap, het Verdrag van de Internationale Arbeidsorganisatie van 2006 betreffende maritieme arbeid te ratificeren¹. Een aantal lidstaten hebben het verdrag reeds geratificeerd (Bulgarije, Spanje, Luxemburg, Denemarken, Letland en Nederland); in een aantal andere lidstaten gebeurt dat binnenkort. De nationale wetgevingen van de lidstaten bieden in het algemeen een betere en meer gedetailleerde bescherming dan de IAO-normen. Om de samenhang tussen de internationale en nationale normen te handhaven en het verdrag te ratificeren, moet vooraf een uitgebreide en tijdrovende screening van de nationale wetgevingen worden uitgevoerd.

Tot dusver hebben 22 landen, die meer dan 45% van de wereldwijde tonnage vertegenwoordigen, het MLC geratificeerd terwijl 30 ratificaties en 33% van de wereldvloot vereist zijn om het MLC in werking te doen treden.

Voorts heeft de EU Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009 tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) inzake het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG² aangenomen. Richtlijn 2009/13/EG is een belangrijke verwezenlijking van de sectoriële sociale dialoog en onderhavig voorstel moet de Unie de nodige instrumenten verschaffen om de tenuitvoerlegging daarvan te handhaven.

Daartoe dienen de lidstaten onder meer Richtlijn 2009/13/EG toe te passen bij de uitoefening van hun bevoegdheden als vlaggenstaat.

¹ PB L 161 van 22.6.2007, blz. 63.

² PB L 124 van 20.5.2009, blz.30.

Middels Richtlijn 2009/13/EG is de Europese regelgeving in overeenstemming gebracht met de internationale normen van het MLC. In die richtlijn zijn de relevante bepalingen van het MLC betreffende de rechten van zeevarenden van de voornoemde titels I, II, III en IV opgenomen.

De Europese sociale partners, die de overeenkomst ten uitvoer wensen te leggen door middel van een besluit van de Raad op basis van artikel 155 VWEU, zijn echter niet bevoegd om in hun overeenkomst de handhabingsbepalingen van titel V op te nemen en hebben de Commissie gevraagd de nodige stappen te nemen. Dat is het doel van dit initiatief inzake de verantwoordelijkheden van vlaggenstaten.

Dit initiatief past binnen het EU-beleid inzake de maritieme beroepen. Zoals gesteld in de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's "Strategische doelstellingen en aanbevelingen voor het zeevervoersbeleid van de EU tot 2018"³, wenst de EU de belangstelling van de Europeanen voor zeevaartberoepen aan te wakkeren door een aantal initiatieven van de Commissie, de lidstaten en de sector zelf. De tenuitvoerlegging van het MLC, waardoor de leef- en werkomstandigheden aan boord van schepen aanzienlijk zullen verbeteren, sluit perfect aan bij die doelstelling. In de mededeling wordt benadrukt dat de overeenkomst tussen de sociale partners van de EU over de tenuitvoerlegging van de essentiële elementen van dit verdrag aantoont dat hiervoor binnen de sector brede steun bestaat en dat de EU en haar lidstaten derhalve dienen te streven naar:

- de snelle bekrachtiging van het MLC door de lidstaten en de spoedige goedkeuring van het voorstel van de Commissie, dat gebaseerd is op de overeenkomst tussen de sociale partners, om de kernelementen ervan in de EU-wetgeving om te zetten.
- de efficiënte handhaving van de nieuwe regels door middel van passende maatregelen, inclusief de vereisten inzake vlaggen- en havenstaatcontrole⁴.

In het Witboek "stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte – werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"⁵ wordt gewezen op het belang van een sociale agenda voor het zeevervoer om de aantrekkelijkheid van het zeevaartberoep te vergroten en de veiligheid te verbeteren. In het begeleidend werkdocument bij het Witboek wordt een voorstel voor een effectieve handhaving van het MLC aangekondigd.

Dit voorstel is nauw verbonden met het voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 2009/16/EG betreffende havenstaatcontrole, dat tot doel heeft in de hele sector op wereldschaal gelijke regels in te stellen door de handhaving van het MLC in alle Europese havens.

1.1 Het Verdrag betreffende maritieme arbeid

De scheepvaart wordt vaak en ook door de IAO expliciet de eerste sector met een mondiale dimensie genoemd. Dat vergt een passende internationale regelgevende aanpak met mondiale normen die voor de hele sector gelden.

³ COM(2009) 8.

⁴ Zie punt 3 van de mededeling.

⁵ COM(2011) 144 definitief.

Het MLC is in 2006 goedgekeurd en biedt alle zeevarenden, ongeacht hun nationaliteit en de vlag van het schip, uitgebreide rechten en bescherming.

Het MLC beoogt enerzijds degelijke arbeidsomstandigheden voor zeevarenden en anderzijds een eerlijke concurrentie tussen reders. Het verdrag beschrijft de verschillende aspecten van de goede arbeidsomstandigheden waar zeevarenden recht op hebben en is bedoeld om in de hele wereld te worden toegepast, gemakkelijk te begrijpen, actualiseerbaar en wordt op uniforme wijze gehandhaafd. Het is bedoeld als mondiaal instrument en moet de "vierde pijler" worden van het internationale regelgevende stelsel voor een hoogwaardige scheepvaart als aanvulling op de drie belangrijke verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO): het Internationaal Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS), het Internationaal Verdrag betreffende de normen inzake certificering, opleiding en wachtdiensten (STCW) en het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL).

Het MLC bevat vier titels inzake de rechten van zeevarenden: titel 1 betreffende de minimumvereisten om als zeevarende op een schip te mogen werken; titel 2 inzake de arbeidsvoorwaarden; titel 3 betreffende huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering; titel 4 inzake de bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheid.

Daarnaast voorziet titel 5 van het MLC in mechanismen om het toezicht op de verschillende niveaus te verbeteren: het schip, de rederij, de vlaggenstaat, de havenstaat, de staten die werknemers leveren en het IAO-systeem voor een mondiale en uniforme naleving en controle. Naast een degelijke regelgeving was er immers behoefte aan een beter controle- en handhavingssysteem om schepen die niet aan de normen inzake veiligheid, beveiliging en milieubescherming voldoen uit de vaart te nemen.

Daarom moet de EU er via de vlaggen- en havenstaatcontrole voor zorgen dat de toepasselijke maritieme arbeidsnormen van het MLC aan boord van alle schepen die een haven in de EU aandoen, worden nageleefd, ongeacht de nationaliteit van hun bemanning.

De handhaving van de MLC-normen via de vlaggenstaat- en havenstaatcontrole is tevens een manier om de strijd aan te gaan tegen sociale dumping, waardoor de arbeidsomstandigheden aan boord verslechteren en reders die correcte arbeidsvoorwaarden hanteren en de IAO-regels naleven, worden benadeeld.

1.2. De verantwoordelijkheden van MLC-vlaggenstaten

Door de goedkeuring van het MLC heeft de IAO innoverende bepalingen ontwikkeld inzake de certificering van de arbeidsomstandigheden aan boord van schepen.

Het MLC voorziet in een sterke handhavingsregeling, ondersteund door een certificeringssysteem waarbij de vlaggenstaat (of een erkende organisatie/entiteit die namens hem optreedt) de plannen van de rederij voor de toepassing van het MLC evalueert en beoordeelt en certificeert dat deze daadwerkelijk zijn ingevoerd en worden toegepast. Aan boord van schepen moet zich *een maritieme-arbeidscertificaat* en een *verklaring betreffende de naleving van de maritieme arbeidsregels* bevinden. Deze documenten worden opgesteld door de vlaggenstaat waaronder het schip juridisch ressorteert en die de resultaten van de controles certificeert. In het MLC geldt deze eis voor schepen met een brutotonnage (BT) van meer dan 500 ton die worden gebruikt voor internationale reizen of cabotagevervoer in het

buitenland. EU-vlaggenstaten dienen er echter voor te zorgen dat de nationale wetgeving en de verordeningen tot uitvoering van Richtlijn 2009/13/EG ook in acht worden genomen op kleinere schepen (minder dan 500 BT), die op grond van het MLC niet moeten worden gecertificeerd. Om te vermijden dat nog een extra regelgevende laag aan de lidstaten wordt opgelegd, wordt hier voorgesteld het hele certificeringssysteem niet in het EU-recht op te nemen maar aan het internationaal recht over te laten.

1.3. Huidige EU-wetgeving

De EU heeft een regelgevingskader met drie pakketten maritieme veiligheid, waarvan het jongste van 2009 dateert, ontwikkeld om de maritieme veiligheid te verhogen. Een aantal EU-regels inzake maritieme veiligheid en gezondheid zijn relevant voor dit voorstel. Die worden hieronder kort samengevat.

1.3.1 *Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende de naleving van vlaggenstaatverplichtingen*⁶

Op EU-niveau moet Richtlijn 2009/21/EG waarborgen dat de lidstaten hun verplichtingen als vlaggenstaat doeltreffend en consequent nakomen, de veiligheid verbeteren en verontreiniging door schepen die onder hun vlag varen voorkomen. In de richtlijn zijn de voorwaarden vastgesteld waaraan een schip moet voldoen om onder de vlag van een lidstaat te mogen varen en worden de lidstaten verplicht een systeem voor kwaliteitsbeheer en interne evaluatie op te zetten dat aan de internationale normen voldoet. Daartoe gelden de IMO-normen – met name inzake het verplichte auditprogramma van de nationale scheepvaartadministratie en de IMO-vlaggenstaatcode.

Richtlijn 2009/21/EG bevat echter geen lijst van taken die door de vlaggenstaat moeten worden uitgevoerd, maar verwijst naar de IMO-procedures. Derhalve moeten de specifieke plichten van de vlaggenstaat die voortvloeien uit de handhaving van Richtlijn 2009/13/EG in de EU-wetgeving worden opgenomen. Aangezien de doelstellingen van het onderhavige voorstel afwijken en van nature verschillen van de doelstellingen van Richtlijn 2009/21/EG verdient het de voorkeur te opteren voor een afzonderlijk voorstel in plaats van Richtlijn 2009/21/EG te wijzigen.

1.3.2 *Richtlijn 2009/13/EG*

Na de overeenkomst tussen de sociale partners van de Unie zijn bij Richtlijn 2009/13/EG bepaalde MLC-normen in het EU-recht opgenomen. In de bijlage zijn de relevante elementen opgenomen van de titels 1, 2, 3 en 4 van het MLC inzake de minimumvereisten om aan boord van een schip te werken (medisch attest, minimumleeftijd, opleiding en kwalificaties), de arbeidsvoorwaarden (arbeidsovereenkomsten zeevarenden, repatriëring, vergoeding voor zeevarenden in geval van verlies of zinken van het schip, bemanning, carrière en competentieontwikkeling en werkgelegenheidsperspectieven voor zeevarenden), bepalingen inzake huisvesting, recreatievoorzieningen, voeding en catering, bepalingen inzake de bescherming van de gezondheid, medische zorg, welzijn en sociale zekerheid, met inbegrip van de aansprakelijkheid van reders en de toegang tot voorzieningen aan wal, en ten slotte bepalingen inzake klachtenprocedures aan boord.

⁶ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 132.

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, is Richtlijn 2009/13/EG van toepassing op alle schepen in particuliere en overheidshanden waarmee doorgaans een economische activiteit wordt bedreven, met uitzondering van schepen die worden gebruikt voor de visvangst of voor soortgelijke doeleinden en traditioneel gebouwde schepen zoals dhows en jonken. De richtlijn is niet van toepassing op oorlogsschepen of mariene hulpschepen.

2. RESULTATEN VAN DE RAADPLEGING VAN BELANGHEBBENDE PARTIJEN

De EU-lidstaten hebben samen met de Commissie, die de coördinatie van het EU-standpunt voor haar rekening nam, actief deelgenomen aan de MLC-onderhandelingen. Alle lidstaten van de Europese Unie hebben het MLC in 2006 goedgekeurd.

Tijdens een volwaardige openbare raadpleging hebben de lidstaten en belanghebbenden in juni 2011 de kans gekregen hun standpunten mee te delen.

Er bleek een algemene consensus te bestaan over de behoefte om de regelgeving inzake de vlaggen- en havenstaat te wijzigen om de MLC-voorschriften te handhaven.

De volgende specifieke effecten werden benadrukt: de verbetering van de maritieme veiligheid, het verbeteren van de kwaliteit van de scheepvaart, eerlijker concurrentie tussen reders uit de EU en reders uit derde landen en tussen EU- en niet-EU-vlaggen.

Belanghebbenden wezen tevens op de betere arbeidsomstandigheden voor alle zeevarenden, namelijk zeevarenden uit de Unie die op schepen onder een EU-vlag werken, zeevarenden uit de Unie die op schepen onder de vlag van een derde land werken en, buiten de EU, zeevarenden van buiten de Unie die aan boord van schepen uit derde landen varen.

Ook de taskforce maritieme werkgelegenheid en concurrentievermogen, een onafhankelijk orgaan dat in juli 2010 door vicevoorzitter Siim Kallas is opgericht en dat zijn werkzaamheden in juni 2011 heeft afgerond met de publicatie van een rapport⁷ met beleidsaanbevelingen over de promotie van de beroepen in de zeevaart, heeft aanbevolen het MLC te handhaven.

3. JURIDISCHE ELEMENTEN VAN HET VOORSTEL

3.1 De inhoud van het voorstel

3.1.1 Verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat

De nationale vlag is de belangrijkste bron van staatsverantwoordelijkheid voor een schip. Vlaggenstaten dienen erop toe te zien dat hun schepen in overeenstemming zijn met de normen die de vlaggenstaten op grond van het internationaal recht en verdragen hebben aanvaard en dat met name de internationale minimumnormen worden nageleefd. Dit betekent dat een schip van een vlaggenstaat op dusdanige wijze moet worden geëxploiteerd en onderhouden dat de risico's voor zeevarenden, het mariene milieu en de vracht zoveel

⁷ Verschenen op 20 juli 2011: [Http://ec.europa.eu/transport/maritime/zeevarenden/doc/2011-06-09-tfmec.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/zeevarenden/doc/2011-06-09-tfmec.pdf)

mogelijk worden beperkt. In artikel 94 van het Verdrag van de Verenigde Naties van 1982 inzake het recht van de zee (UNCLOS) zijn de fundamentele plichten van vlaggenstaten vastgesteld en op grond van artikel 94, lid 5, dienen vlaggenstaten alle nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat de algemeen aanvaarde internationale voorschriften, procedures en praktijk worden nageleefd.

De administratieve, technische en sociale aangelegenheden op schepen en de bemanning op volle zee vallen onder de jurisdictie en het toezicht van de vlaggenstaat. Zij handhaven de regelgeving op de onder hun vlag varende schepen, met inbegrip van inspecties, de certificering en de afgifte van veiligheidsdocumenten en documenten ter voorkoming van verontreiniging.

Alvorens een schip toestemming te verlenen om onder hun vlag te varen, dienen de lidstaten na te gaan of dat schip de internationale regels en regelgeving op de gebieden die onder hun bevoegdheid vallen, naleeft.

Het huidige voorstel inzake de vlaggenstaat voorziet uitsluitend in de invoering van bepaalde delen van titel V van het MLC inzake de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat in het EU-recht. Zoals vermeld, behelst dit voorstel geen wijziging van Richtlijn 2009/21/EG maar een aanvulling daarop. Het voorstel betreft de handhaving en naleving van de Richtlijn 2009/13/EG door de vlaggenstaten.

Op grond van het MLC moeten op elk schip een maritieme-arbeidscertificaat en een verklaring betreffende de naleving van de maritieme arbeidsregels aanwezig zijn en moet worden gecertificeerd dat niet alle 14 MLC-gebieden (minimumleeftijd voor zeevarenden, medische certificering van zeevarenden, beroepsbekwaamheid van zeevarenden, arbeidsovereenkomsten voor zeevarenden, het gebruik van een geregistreerde, gecertificeerde of gereguleerde private selectie- en wervingsdiensten voor zeevarenden, werk- en rusttijden, aantal bemanningsleden aan boord, huisvesting, recreatievoorzieningen aan boord, voeding en catering, gezondheid en veiligheid en ongevallenpreventie, medische zorg aan boord, klachtenprocedures op het schip, uitbetaling van de lonen) in de EU-wetgeving konden worden omgezet vanwege knelpunten inzake de bevoegdheden van de Unie en de politieke haalbaarheid.

Derhalve bestrijkt Richtlijn 2009/13/EG niet alle gebieden die in het MLC aan bod komen. De verplichtingen van de EU-vlaggenstaten zijn derhalve beperkt tot de tenuitvoerlegging van de bepalingen van Richtlijn 2009/13/EG.

3.1.2 Gedetailleerde inhoud van het voorstel in detail

Terwijl Richtlijn 2009/21/EG ervoor moet zorgen dat de vlag van alle EU-lidstaten een goede reputatie geniet (niet op de zwarte lijst staat ...), het auditprogramma van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) voor vlaggenstaten in de EU-regelgeving wordt geïntegreerd en de kwaliteitscertificering van de nationale maritieme instanties wordt geregeld, heeft dit voorstel andere doelstellingen. In dit voorstel wordt niet naar IMO-procedures verwezen, maar worden de beginselen vastgesteld om toe te zien op de toepassing van Richtlijn 2009/13/EG op basis van een aantal normen van het Verdrag betreffende maritieme arbeid. Met het oog op de duidelijkheid verdient het de voorkeur dit in een afzonderlijke tekst op te nemen.

Artikel 1 omschrijft het voorwerp van het voorstel, namelijk ervoor zorgen dat de EU-vlaggenstaten zich bij de toepassing en handhaving van Richtlijn 2009/13/EG van hun verantwoordelijkheden kwijten.

Artikel 2 betreft de definitie van schepen en reders en is gebaseerd op de definities die in het MLC en Richtlijn 2009/13 worden gehanteerd om elke tegenstrijdigheid tussen de normen en de uitvoeringsmaatregelen te vermijden.

Artikel 3 verplicht de vlaggenstaat inspectiemechanismen op te zetten en erop toe te zien dat de schepen onder zijn vlag in overeenstemming zijn met Richtlijn 2009/13/EG.

Artikel 4 heeft betrekking op beroepskwalificaties en onafhankelijkheid van het personeel dat verantwoordelijk is voor de controle op de correcte naleving van de bepalingen van Richtlijn 2009/13/EG aan boord van schepen die de vlag van de betrokken lidstaat voeren.

Artikel 5 heeft betrekking op de klachten aan boord van schepen die een EU-vlag varen en bevat de beginselen en procedures die door de bevoegde personeelsleden van de vlaggenstaat moeten worden toegepast.

3.1.3 Toelichtende stukken bij de aanmelding van omzettingsmaatregelen

Na de gemeenschappelijke politieke verklaringen (PB C 2011/369/2, PB C 2011/369/3)⁸, onderzoekt de Commissie of de toelichtende stukken geval per geval moeten worden beoordeeld. Ter wille van de evenredigheid worden toelichtende stukken niet zinvol geacht in het onderhavige voorstel, dat niets aan andere bestaande wetgevingsbesluiten wijzigt, om extra administratieve lasten te voorkomen. Bovendien is het voorstel goed afgebakend en doet het geen afbreuk aan sterk gereguleerde gebieden op nationaal niveau. De overweging betreffende toelichtende stukken is derhalve niet in het voorstel opgenomen.

3.2 Rechtsgrondslag

Artikel 100, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

3.3 Subsidiariteitsbeginsel

Geharmoniseerde regels inzake de handhaving in de hele EU moeten bijdragen tot gelijke concurrentievoorwaarden om een verstoring van de concurrentie op de interne markt die de scheepvaartveiligheid en de correcte werk- en leefomstandigheden van alle zeevarenden ondermijnt, te voorkomen. De ervaring met havenstaatcontrole op EU-niveau is dankzij de bundeling van middelen en de uitwisseling van informatie doeltreffend gebleken om een beter toezicht te waarborgen op schepen die EU-havens aandoen.

3.4 Evenredigheidsbeginsel

Maatregelen van de vlaggenstaat zijn de belangrijkste handhavinginstrumenten in de scheepvaart. Het huidige voorstel beoogt de versterking van de rol van de vlaggenstaat teneinde permanent toezicht uit te oefenen op de daadwerkelijke toepassing van Richtlijn 2009/13/EG, te vermijden dat een individueel optreden van de lidstaten ten koste gaat van de samenhang en in strijd zou zijn met het internationaal recht of het recht van de Unie.

⁸ COM(2007) 502.

3.5 Keuze van instrumenten

In een context waarin de lidstaten minimumnormen ten uitvoer moeten leggen binnen hun nationale systemen en er sprake is van gedeelde bevoegdheden, is een richtlijn het geschikte instrument.

3.6 Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt, net als Richtlijn 2009/13/EG, in werking op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

betreffende de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat met betrekking tot de handhaving van Richtlijn 2009/13/EG tot tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van Vervoers werknemers (ETF) inzake het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité⁹,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's¹⁰,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Maatregelen van de Unie inzake de zeevaart moeten onder meer zorgen voor betere leef- en werkomstandigheden voor zeevarenden, voor een betere veiligheid op zee en verontreiniging door scheepsongevallen voorkomen.
- (2) De Unie is zich bewust van het feit dat de meeste ongevallen op zee een direct gevolg zijn van menselijke factoren, in het bijzonder vermoeidheid.
- (3) Een van de belangrijkste doelstellingen van het maritieme-veiligheidsbeleid van de Unie is een eind te maken aan overtredingen van de regelgeving.

⁹ PB C [...], [...], blz. [...].

¹⁰ PB C [...], [...], blz. [...].

- (4) Op 23 februari 2006 heeft de Internationale Arbeidsorganisatie het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 (het verdrag) aangenomen met de bedoeling alle actuele normen van de bestaande internationale maritieme verdragen en aanbevelingen, alsmede de grondbeginselen van andere internationale arbeidsverdragen zoveel mogelijk in één samenhangend instrument onder te brengen.
- (5) Bij Besluit 2007/431/EG van 7 juni 2007¹¹ heeft de Raad de lidstaten gemachtigd het verdrag te ratificeren. De lidstaten worden aangespoord dat zo snel mogelijk te doen.
- (6) In het verdrag zijn maritieme arbeidsnormen voor alle zeevarenden, ongeacht hun nationaliteit of de vlag van hun schip, vastgesteld.
- (7) Richtlijn 2009/13/EG van de Raad van 16 februari 2009¹² voorziet in de tenuitvoerlegging van de overeenkomst tussen de Associatie van reders van de Europese Gemeenschap (ECSA) en de Europese Federatie van vervoerswerknemers (ETF) inzake het Verdrag betreffende maritieme arbeid van 2006 en tot wijziging van Richtlijn 1999/63/EG.
- (8) Richtlijn 2009/13/EG is vastgesteld op grond van artikel 155 van het Verdrag.
- (9) Aangezien op grond van artikel 155 van het Verdrag gesloten overeenkomsten die middels besluiten van de Raad ten uitvoer worden gelegd uitsluitend betrekking kunnen hebben op aangelegenheden die onder artikel 153 van het Verdrag vallen, konden sommige bepalingen van het Verdrag inzake de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat niet worden opgenomen in de bij Richtlijn 2009/13/EG ten uitvoer gelegde sociale overeenkomst. Deze bepalingen moeten door middel van een richtlijn in het EU-recht worden opgenomen.
- (10) Hoewel Richtlijn 2009/21/EG de verantwoordelijkheden van de vlaggenstaat regelt door het IMO-auditprogramma voor vlaggenstaten in het EU-recht op te nemen en middels een kwaliteitscertificering van de nationale maritieme instanties, is een afzonderlijke richtlijn betreffende de maritieme arbeidsnormen beter geschikt en duidelijker om de verschillende doelstellingen en procedures weer te geven.
- (11) Richtlijn 2009/13/EG is van toepassing op zeevarenden aan boord van schepen die onder de vlag van een lidstaat varen. De lidstaten dienen er derhalve op toe te zien dat schepen die hun vlag voeren alle bepalingen van die richtlijn naleven.
- (12) Om de daadwerkelijke handhaving van Richtlijn 2009/13/EG te controleren, dienen de lidstaten via regelmatige inspecties, toezicht en andere controlemaatregelen, na te gaan of schepen die onder hun vlag varen aan de eisen van Richtlijn 2009/13/EG voldoen.
- (13) Aangezien de doelstellingen van deze richtlijn niet voldoende door de lidstaten kunnen worden verwezenlijkt en derhalve, vanwege de omvang of de effecten van de maatregel, beter op het niveau van de Unie kunnen worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen treffen, overeenkomstig het in artikel 5 van het Verdrag neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in dat artikel neergelegde

¹¹ PB L 161 van 22.6.2007, blz. 63.

¹² PB L 124 van 20.5.2009, blz. 30.

evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om die doelstellingen te verwezenlijken.

- (14) Aangezien deze richtlijn de handhaving Richtlijn 2009/13/EG regelt, dient zij op dezelfde datum als Richtlijn 2009/13/EG in werking te treden,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

In deze richtlijn worden de regels vastgesteld om te waarborgen dat de lidstaten zich daadwerkelijk kwijten van hun verplichten om als vlaggenstaten toe te zien op de naleving van Richtlijn 2009/13/EG door de schepen die hun vlag voeren. Deze richtlijn doet geen afbreuk aan Richtlijn 2009/21/EG van het Europees Parlement en de Raad¹³.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze richtlijn gelden de volgende definities:

- a) "schip": een schip anders dan een schip dat uitsluitend vaart op de binnenwateren of op wateren binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren of zones waar havenvoorschriften van toepassing zijn;
- b) "reder": de eigenaar van het schip of een andere organisatie of persoon, zoals de manager, de agent of de rompbevrachter, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het schip van de eigenaar heeft overgenomen en die, bij het aangaan van die verantwoordelijkheid, ermee heeft ingestemd de taken en verantwoordelijkheden die in overeenstemming met de bijlage bij Richtlijn 2009/13/EG aan reders worden opgelegd, te aanvaarden ongeacht het feit of andere organisaties of personen bepaalde taken of verantwoordelijkheden namens de reder vervullen.

Artikel 3

Toezicht op de naleving van deze beginselen

De lidstaten stellen passende controle- en toezichtsmechanismen in en zorgen ervoor dat doeltreffende en passende inspecties worden verricht om te waarborgen dat de werk- en leefomstandigheden van zeevarenden op schepen die hun vlag voeren in overeenstemming met de eisen van Richtlijn 2009/13/EG zijn en blijven.

¹³ PB L 131 van 28.5.2009, blz. 132.

Artikel 4

Handhavingspersoneel

De lidstaten zorgen ervoor dat met de controle op de correcte tenuitvoerlegging van Richtlijn 2009/13/EG belaste personeelsleden de nodige opleiding krijgen en over de competenties, bevoegdheden, het mandaat, het statuut en de onafhankelijkheid beschikken die nodig of wenselijk zijn om controles uit te voeren en de naleving van die richtlijn te waarborgen.

Artikel 5

Klachten

1. Indien een lidstaat een klacht ontvangt die hij niet als kennelijk ongegrond beschouwt of informatie ontvangt waaruit duidelijk blijkt dat een schip dat zijn vlag voert niet aan de bepalingen van Richtlijn 2009/13/EG voldoet of dat de tenuitvoerleggingsmaatregelen ernstige tekortkomingen vertonen, neemt die lidstaat de nodige maatregelen om deze zaak te onderzoeken en neemt hij de nodige stappen om alle geconstateerde tekortkomingen weg te werken.
2. Elke bron van klachten in verband met gevaren of tekortkomingen op het gebied van de werk- en leefomstandigheden van zeevarenden of een inbreuk op de wet- en regelgeving wordt door met klachtenbehandeling belaste personeelsleden vertrouwelijk behandeld; aan de reder, zijn vertegenwoordiger of de exploitant van het schip wordt niet meegedeeld dat een inspectie wordt uitgevoerd naar aanleiding van een klacht.

Artikel 6

Omzetting

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk 12 maanden na de inwerkingtreding aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie onverwijld de tekst van die bepalingen mede.
2. Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor die verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
3. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 7

Inwerkingtreding

Deze richtlijn treedt in werking op de datum van inwerkingtreding van Richtlijn 2009/13/EG.

Artikel 8

Adressaten

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, op

Voor het Europees Parlement
De voorzitter

Voor de Raad
De voorzitter